

Die Bodenwertsteuer als unterstützendes Instrument der Stadtplanung

Daniel Mühlleitner

1. Einleitung

Grundstücksspekulation, hoher Flächenverbrauch und steigende Mieten hängen eng zusammen und haben ihre Ursachen vornehmlich in der privaten Aneignung der Bodenrenten. Die Eigentümer_innen sind heute nur selten gezwungen, sich an die Vorgaben der Stadtplanung zu halten, was Spekulation sowie Hortung und Unternutzung von Grundstücken erst ermöglicht. Die private Vereinnahmung von Bodenwertzuwächsen infolge kommunaler Planungs- und Entwicklungsmaßnahmen kann zudem einen starken Anreiz schaffen, Einfluss auf die Planungsebenen zu nehmen. Die damit verbundenen Probleme sollen im Folgenden skizziert und daraufhin analysiert werden, inwieweit die Einführung einer Bodenwertsteuer möglicherweise Abhilfe schaffen kann.

2. Leerstände, Baulücken und Grundstücksspekulation

Die kommunalen Verwaltungen stoßen bei ihrer Aufgabe der steten Weiterentwicklung ‚ihrer‘ Kommune auf ein nicht zu unterschätzendes Hindernis: Der Grund und Boden ist an viele Einzelbesitzer_innen verteilt. In Boom-Regionen verhindert Grundstücksspekulation häufig eine zielgerichtete Stadtentwicklung, andernorts bleiben Leerstände und Brachflächen lange ungenutzt.[1] Auch wenn Sanierungen sinnvoll oder notwendig erscheinen, behaupten sich allzu oft die „altersschwachen, ausgewohnten, von Schmutz und Rauch geschwärmten Häuser [...], sie bleiben im Feld, sie weichen nicht, frech wie die Kröte auf dem Krönungsmantel“, wie Hans Bernoulli (1991 [1949]: 20) es formulierte. Die Kröten heißen heute eben auch Leerstand, Baulücke und Spekulationsgrundstück, denn die ungenutzte Hortung oder das Warten auf künftige Entwicklungsoptionen und Wertsteigerungen sind heute meist nicht mit wirtschaftlich nachteiligen Konsequenzen für die Eigentümer_innen verbunden.

Besteht vonseiten der Eigentümer_innen keine Bereitschaft, die Flächen zur Verfügung zu stellen, können städtebauliche Maßnahmen ungeachtet

ihrer Notwendigkeiten häufig nicht durchgeführt werden, müssen aufgegeben oder in die örtlichen Randgebiete verlegt werden.[2] Denn üblicherweise finden sich verkaufswillige Eigentümer_innen an den Orts- und Stadträndern, wo dann neue Baugebiete ausgewiesen werden und sich die Preise für das Land durch die Aussicht auf Bebaubarkeit teilweise bis zu ver Hundertfachen.[3] Die Planung wird vielerorts also weniger durch städtebauliche Effektivitätsüberlegungen bestimmt als durch den bloßen Zugang zu Boden. Ausnahmen wie die Stadt Ulm zeigen, dass es auch anders geht: Dort verfolgt die Kommune seit mehr als 125 Jahren eine aktive Bodenpolitik und ist selbst Eigentümerin von einem Drittel der Flächen im Stadtgebiet. Das Ulmer Modell gilt deutschlandweit als Vorzeigebispiel, da das Bodenpreisniveau vergleichsweise niedrig ist und Spekulation dort kaum eine Rolle spielt (Damm 2019).[4]

3. Infrastrukturausbau und Bodenwertentwicklung

Grundlage der erzielbaren Bodenpreise ist die kapitalisierte Bodenrente, mit der in der Ökonomie der standortbedingte Ertrag bezeichnet wird, den ein Grundstück abwirft. Es handelt sich dabei um ein leistungsloses Einkommen, das den Eigentümer_innen aufgrund der besseren Lage, Infrastrukturausstattung oder Beschaffenheit des Grundstücks im Vergleich zu einem anderen Grundstück zufließt. Die Bodenrente ist zum einen abhängig von den planungsrechtlichen Möglichkeiten. So ist eine Ackerfläche weniger wert als ein Grundstück, das als Baufläche festgesetzt ist. Wenngleich die Wertsprünge bei solchen Umwidmungen besonders spektakulär sind, wird die Bodenrente zum anderen vor allem durch die örtlichen infrastrukturellen Gegebenheiten bestimmt: Ein Theater, schnelle Internetverbindung, Straßensanierungen, Autobahnanbindung, moderne Krankenhäuser und Kindergärten, Gymnasien und Universitäten – all das sorgt für eine Steigerung der Bodenrenten und damit der Grundstückswerte (Marshall 1947). Die resultierenden Gewinne werden durch die Grundstückseigentümer_innen vereinnahmt, die daher üblicherweise ein gesteigertes Interesse an Entwicklungsmaßnahmen durch die öffentliche Hand haben. Hier gilt eindrücklich: Die privaten Eigentümer_innen profitieren, die Allgemeinheit zahlt. Mieter_innen zahlen in gewisser Weise sogar doppelt: Zunächst in ihrer Rolle als Steuerzahler_innen, die die Investitionen der Kommune in die technische und soziale Infrastruktur finanzieren, und nach der Fertigstellung und den damit zusammenhängenden Wertsteigerungen noch einmal durch die gestiegenen Mieten.

Der Zusammenhang des Ausbaus der öffentlichen Infrastruktur mit den Bodenwerten ist vor allem im englischsprachigen Raum gut belegt und soll hier als Beispiel dienen. Jeffery Smith et al. fassen die Erkenntnisse von etwa 100 Studien zusammen, die den Einfluss von öffentlichem Nahverkehr auf die Werte umliegender Grundstücke untersuchen (Smith et al. 2017). Politikansätze, die die Nutzung des Nahverkehrs fördern oder den Individualverkehr unattraktiver machen, führen zudem ebenfalls zu Wertsteigerungen der entsprechenden Grundstücke, wie eine weitere Analyse von circa 150 Studien zum Einfluss des öffentlichen Nahverkehrs auf die Bodenpreise zeigt (Royal Institute of Chartered Surveyors Policy Unit 2002).

Um nur einige Beispiele aus Untersuchungen für Wertzuwächse durch öffentliche Investitionen zu nennen:

- In London wurden zwei neue Bahnstrecken gebaut, woraufhin der Kaufpreis von Wohneigentum innerhalb eines Radius von zwei Kilometern um die neuen Stationen um 9,3 Prozent mehr anstieg als im übrigen London (Gibbons/Manchin 2005).
- Die Southern Railway in Perth ist für einen Grundstückspreisanstieg von 42 Prozent innerhalb von fünf Jahren im Umkreis der Bahnstation verantwortlich (Australian Government 2016).
- Der Ausbau der Jubilee Line, einer U-Bahn-Linie, die 1979 in London eröffnet wurde, hat im Umkreis von zehn Stationen zwischen Waterloo und Stratford insgesamt einen Immobilienwertzuwachs von etwa 13 Milliarden Pfund verursacht – bei gesamten Investitionskosten in Höhe von 3,5 Milliarden Pfund (Salon 2014).
- Eine Studie aus Montreal zeigt, dass die Immobilienwerte innerhalb eines Radius von 500 Metern zur U-Bahn um 13 Prozent gestiegen sind, innerhalb von einem Kilometer um 10 Prozent und innerhalb von anderthalb Kilometern immerhin noch um 5 Prozent (National Bank of Canada 2014).

Die tatsächlichen Effekte dürften sogar höher liegen, da der beschränkte Untersuchungsrahmen (z. B. ein Radius von 500 Metern oder zwei Kilometern) den Einfluss der Infrastrukturmaßnahmen nur unvollständig erfassen kann (Tideman 1993). Die Gewinne fließen dabei den Grundstückseigentümer_innen zu. Die Wertzuwächse zeigen sich indes nicht nur in den Großstädten mit angespannten Wohnungsmärkten, sondern vor allem auch in deren Umland, den sogenannten Speckgürteln, die durch eine bessere Anbindung, etwa durch neue S-Bahn-Linien, und günstigere Immobilienpreise stark an Anziehungskraft vor allem für junge Familien gewinnen (Waltersbacher 2017).

Ein Ausgleich planungsbedingter Bodenwertgewinne findet im deutschen Bodenrecht genau wie in den meisten westlichen Ländern grundsätzlich nicht statt.[5] Die Inhaber_innen der Eigentumsrechte können sich indes eines ausbaubedingten Geldsegens erfreuen, wie etwa der Immobilienentwickler Don Riley schildert:

„Then, as the millennium was dawning, a miracle happened. The government returned every penny that I had paid in taxes over the previous 40 years. So for four decades I had lived tax free – and I had not dodged the taxman! How was this possible? [...] Taxpayers generously funded the extension to the Jubilee Line, one of London’s Underground lines. Two of the stations were located close to office properties that I own. Those two stations raised the value of my properties by more than all the taxes that I had paid into the public’s coffers over the previous 40 years.“ (2006: 11 f.)

Vielerorts werden daher voll erschlossene, teils bebaute Areale ungenutzt liegengelassen, um sie künftig mit Gewinn wieder abzugeben und die steigenden Bodenrenten abzuschöpfen (Kriese 2018: 403). Gestützt wird dieses in der Regel gemeinwohlschädigende Verhalten zusätzlich noch durch die

steuerliche Vorzugsbehandlung von Grundvermögen im Vergleich zu anderen Vermögenswerten.

Müssen Grundstücke planungsbedingte Wertverluste hinnehmen,[6] verpflichtet das Planungsschadensrecht nach §§ 39 ff. BauGB (Baugesetzbuch) die Kommune hingegen, die Grundstückseigentümer_innen für solche Verluste finanziell zu entschädigen. Diese Entschädigungsansprüche verhindern vielfach, dass aufkommenden (z. B. städtebaulichen) Problemen vorgebeugt werden kann und durch die Planung ermöglichte ungewünschte Entwicklungen[7] jemals korrigiert werden können (Umweltbundesamt 2003: 134).

Die vorherrschende Asymmetrie ist offenkundig: Die durch die Planungsänderungen entstehenden Vermögensnachteile haben den Charakter negativer externer Effekte (externer Kosten), die das BauGB im Gegensatz zu den positiven externen Effekten aus der Planung internalisiert. Die Grundstückseigentümer_innen profitieren also von Wertsteigerungen in hohem Maße (Erschließungs- oder sonstige Ausbaubeiträge decken üblicherweise nur einen geringen Teil der Wertsteigerungen), werden andererseits aber für entstehende Wertverluste von der Planungsinstanz entschädigt.

4. Gezielte Einflussnahme auf die Planung

Die Perspektive auf Vereinnahmung der planungsinduzierten Wertsteigerungen weckt verständlicherweise Begehrlichkeiten und so erwächst die Gefahr der Einflussnahme Dritter auf die Bauleitplanung. Der Volksmund spricht dann von Vettern- oder Amigowirtschaft. In einem spektakulären Fall wurde unlängst der Bürgermeister von Regensburg wegen Vorteilsnahme schuldig gesprochen (Landgericht Regensburg 2019).[8] Bis Ende der 1990er Jahre waren viele Absprachen zwischen Kommune und Baulandeigentümer_in rechtlich unbedenklich, wenn etwa der durch die Umwandlung von Ackerland in Bauland entstandene monetäre Vorteil ‚gerecht‘ zwischen Kommune und Eigentümer_innen geteilt wurde. Dies lässt zwar die Allgemeinheit in einer gewissen Weise an den Wertsteigerungen teilhaben und mag daher akzeptabel erscheinen, doch führen solche Arrangements offensichtlich nicht zu einer gemeinwohlorientierten städtebaulichen Entwicklung. Die Bauleitplanung konnte so von der Gemeinde gewissermaßen als Gelddruckmaschine missbraucht werden. Am 13. August 1997 wurde daher im Rahmen des Gesetzes zur Bekämpfung der Korruption ein rechtlicher Rahmen geschaffen, der eine Freiheitsstrafe von bis zu drei Jahren vorsieht, wenn für die Aufstellung eines Bebauungsplans ein gesetzlich nicht zulässiger Vorteil für die Gemeinde gefordert oder auch nur angenommen wird (BT-Drucksache 13/5584: 9). Korruptes Handeln kann seitdem nicht mehr nur bei persönlicher Bereicherung verfolgt werden, sondern auch bei einer Vorteilsabschöpfung durch die den Bebauungsplan erstellende Kommune.[9]

Auch ohne eine solche direkte finanzielle Beteiligung der Kommune wird mit Verweis auf Wirtschaftsförderung und Wettbewerbsfähigkeit weiterhin vielen privaten Infrastrukturwünschen nachgegangen. Ein Beispiel aus dem Isental: Der mehr als 100 Jahre im oberbayerischen Dorfen ansässige Betrieb Meindl-Ziegel beziehungsweise die Etex-Group, die die Firma Meindl 2005 über eine Tochterfirma gekauft hat, hatten jahrzehntelang auf einen Ausbau der A 94 gedrängt, da sonst angeblich eine Schließung des Werks

respektive eine Abwanderung ins Ausland unumgänglich gewesen wäre. Umweltverbände und eine Bürger_inneninitiative stellten sich dem lange entgegen, durchsetzen konnte sich schließlich der Betrieb. Am 24. November 2015 wurde das europaweite Vergabeverfahren für das öffentlich-private Partnerschafts-Projekt (ÖPP) auf der A 94 zwischen Forstinning und Markt durch Erteilung des Zuschlags an den erfolgreichen Bieter beendet.[10] Ende 2019 wird der Autobahnabschnitt demnach fertiggestellt sein und das Betriebsgelände dann direkt an der Autobahnauffahrt liegen.

Es folgte ein Schock für die Mitarbeiter_innen, rententheoretisch kundige Ökonom_innen dürften allerdings weniger überrascht gewesen sein: Auf der Betriebsversammlung am 26. November 2015 – also lediglich zwei Tage nach Abschluss des ÖPP-Vertrags – verkündete der Vorstand der Creaton AG die Schließung des Dorfener Werks, offiziell „aufgrund der kurz- und mittelfristig ungünstigen Absatzchancen“ (Tempel 2018). Der Kaufpreis, den eine Immobilienfirmengruppe im Sommer 2018 für das 21 Hektar große Areal gezahlt hat, dürfte im hohen zweistelligen Millionenbereich gelegen haben (Renner 2018). Ein rentabler Betrieb des Werks war viele Jahrzehnte ohne Autobahn möglich, eine Weiterführung hätte nun allerdings enorme Opportunitätskosten in Form der entgangenen Verkaufserlöse verursacht. Die Schließung war betriebswirtschaftlich also rational, da die Kosten des Autobahnausbaus und der Inwertsetzung des Grundstücks die Allgemeinheit trägt, die steigenden Bodenerträge aber die Etex-Group vereinnahmen kann.

5. Die Abschöpfung der Bodenrente

Grund für Spekulation, eine ineffiziente Flächenallokation und den Anreiz zur Beeinflussung der Planung ist die Entkopplung der Kosten der Inwertsetzung, die die Allgemeinheit über Steuern finanziert, und des Nutzens, der privaten Grundstückseigentümern in Form steigender Mieten oder Verkaufserlöse zufließt. Zu dieser Problematik äußerten sich die Vereinten Nationen schon 1976:

„The unearned increment resulting from the rise in land values resulting from change in use of land, from public investment or decision or due to the general growth of the community must be subject to appropriate recapture by public bodies (the community).“ (zit. nach Walters 2013: 2)

Die Vereinten Nationen bezeichnen den Vermögenszuwachs als unverdient und fordern eine Abschöpfung durch die Kommunen. Smith et al. (2017) untersuchten in einer britischen Studie auch die Möglichkeiten der Finanzierung der Erweiterungsinvestitionen durch die Abschöpfung der Bodenwertzuwächse. Die Ergebnisse zeigen, dass die durch die Investitionen in den Nahverkehr induzierten Grundstückswertzuwächse häufig ausreichen würden, um die Investitionskosten vollständig oder zumindest zu großen Teilen zu decken.

Politisch kann die Abschöpfung der (wachsenden) Bodenrente große Vorteile mit sich bringen:

- Investitionen, die für die notorisch klammen kommunalen Haushalte anderweitig nicht finanzierbar wären, sind plötzlich möglich,

beziehungsweise für die Zukunft geplante Vorhaben können vorgezogen werden;

- die Allokationseffizienz steigt; das aus Planungssicht unerwünschte Halten von unbebauten oder mindergenutzten Grundstücken bringt finanzielle Nachteile für die Eigentümer_innen mit sich, Spekulation und Hortung lohnen sich nicht mehr;
- ein wichtiger Anreiz zur Einflussnahme auf die Planungsinstanzen entfällt, da sie keine finanziellen Vorteile für die bislang Begünstigten mehr mit sich bringt. Eine Grundvoraussetzung für eine nachhaltige Flächenhaushalts- und Verkehrspolitik könnte so geschaffen werden.

Zudem scheint die Abschöpfung der Gewinne aus Bodenwertzuwächsen eine vergleichsweise gerechte Sache zu sein, da lediglich die Profiteur_innen von Bevölkerungszuwachs und Infrastrukturentwicklungen herangezogen werden und die Wertzuwächse nur in den seltensten Fällen auf der persönlichen Leistung der Grundstückseigentümer_innen basieren.

6. Die Bodenwertsteuer

Eine pragmatische Möglichkeit zur Abschöpfung der Bodenrenten könnte die Umgestaltung der Grundsteuer hin zu einer Bodenwertsteuer sein. Die Bemessungsgrundlage einer reinen Bodenwertsteuer bezieht ausschließlich Grund und Boden ein, nicht aber etwaige darauf errichtete Gebäude. Die Bodenwerte liegen bereits heute fast flächendeckend für Deutschland in Form der Bodenrichtwerte vor, womit sich eine aufwändige Ermittlung der Bemessungsgrundlage, die vor allem die Gebäudebesteuerung mit sich bringt, erübrigen würde. Das macht die Bodenwertsteuer zu einer unbürokratischen und einfach umsetzbaren Steuer.

Seit das Bundesverfassungsgericht in seinem Urteil vom 10. April 2018 die derzeitige Ausgestaltung der Grundsteuer für verfassungswidrig erklärt hat (Bundesverfassungsgericht 2018), werden verschiedene Ausgestaltungsvarianten diskutiert. Anders als Grundsteuern, die Gebäude miteinbeziehen, beeinflusst eine Bodenwertsteuer das Verhalten der Akteur_innen nicht und verhält sich damit neutral gegenüber der Planung. Eigene Leistungen der Grundstückseigentümer_innen (v. a. Investitionen in Gebäude) bleiben von der Steuer unberührt, lediglich die Bodenwerte sind Gegenstand der Besteuerung. Somit werden also diejenigen Immobilienanteile besteuert, die maßgeblich von gesellschaftlichen Leistungen (Planung, Infrastruktur etc.) bestimmt werden. Verbundene Grundsteuern – sowohl das bisherige System als auch das neue Bundestagsmodell – sind hingegen immer verzerrende Steuern und setzen Anreize zu einer ineffizienten Nutzung (Löhr 2018). Nachverdichtungen, Modernisierungen und kompakte Bauweisen werden ganz im Gegensatz zur Spekulation mit Grundstücken fiskalisch belastet, was zu Angebotsverknappung und damit hohen Bodenpreisen und Mieten beiträgt. Der Träger des Alfred-Nobel-Gedächtnispreises für Wirtschaftswissenschaften William Vickrey urteilte über die verbundene Grundsteuer daher, dass es sich um die Kombination einer der schlechtesten Steuern (auf das Gebäude) mit einer der besten Steuern (auf den Bodenwert) handele (Vickrey 1999: 17).

Eine Bodenwertsteuer belastet den unbebauten Boden ebenso stark wie den bebauten und übt so einen Druck auf den_ die Eigentümer_in aus, das Grundstück entsprechend der vorgesehenen Planung zu nutzen (Löhr 2011: 336). Dies reduziert den Druck auf die Kommunen, weiteres Bauland auf der ‚grünen Wiese‘ auszuweisen und führt zu einer besseren Nutzung von Brachflächen und Leerständen sowie zur Schließung von Baulücken. Die Bernoulli’schen Kröten könnten sich mithilfe der Bodenwertsteuer also wieder in Prinzen zurückverwandeln. Auch Ansätze einer Flächenkreislaufwirtschaft können erleichtert werden (Jakubowski et al. 2007): Kann oder möchte der_ die Eigentümer_in das Grundstück nicht nutzen, muss er_ sie eine finanzielle Belastung tragen oder aber das Grundstück verkaufen und anderen zur Verfügung stellen. Die induzierte Angebotserhöhung der städtischen Flächen und die Kapitalisierung der Steuer in die Bodenpreise hätten auch einen (miet-)preisdämpfenden Effekt. Folgerichtig wäre daher auch ein Überwälzungsverbot der Bodenwertsteuer auf die Mieter_innen, das der Gesetzgeber zusammen mit der Bodenwertsteuer einführen sollte (Groth 2018).

7. Schlussbemerkung

Die Bodenwertsteuer und die damit verbundene Abschöpfung der Bodenrente sorgt in zweierlei Hinsicht für eine Unterstützung der Stadtplanung: zum einen, da Spekulation und die Unter- beziehungsweise Nichtnutzung der Grundstücke im Gegensatz zur Situation mit einem verbundenen Grundsteuersystem steuerlich belastet und damit erschwert werden, zum andern, weil eine gezielte Einflussnahme auf die Planung – sei es mit dem Ziel der Flächenumwidmung oder als Anstoß zu Infrastrukturmaßnahmen – keine finanziellen Vorteile für die Eigentümer_innen mehr mit sich bringt.

Die Regierungskoalition brachte im Juni 2019 ihren Entwurf für die Grundsteuerreform in den Bundestag ein. Dieser sieht die Einführung eines verbundenen Systems vor, enthält allerdings eine Öffnungsklausel, die es den Bundesländern ermöglichen würde, abweichende Modelle einzuführen – also auch eine Bodenwertsteuer. Die Grundsteuerreform bietet für Deutschland und seine Bundesländer die große Chance auf die Umstellung hin zu einer einfachen, gerechten und nachhaltigen Bodenbesteuerung.[11]

Endnoten

- [1] Bestandsaufnahmen aus der ersten Hälfte der 2010er-Jahre schätzen den gesamten Bestand an bundesweit ungenutzten Flächen innerhalb des Siedlungsbestands auf mehr als 150.000 Hektar (Umweltbundesamt 2017).
- [2] Der Flächenverbrauch in Deutschland von mehr als 60 Hektar pro Tag legt Zeugnis über diese Sachlage ab (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit 2014).
- [3] In diesem Zusammenhang spricht man für die Ackerlandbesitzer gerne von der ‚goldenen Fruchtfolge‘. Einige historische Beispiele von durch die Planung zu immensem Reichtum gelangten Familien gibt Schiller (2003).
- [4] Die Empfehlungen der Baulandkommission vom 2. Juli 2019 greifen dieses Problem teilweise auf, indem sie fordern, dass Kommunen Grundstücke vermehrt nach Konzept und im Erbbaurecht vergeben sollen. Weitere Empfehlungen sind die Möglichkeit,

Baugebote leichter auszusprechen und die Verlängerung der Vorkaufsfristen für die Kommunen (vgl. Bundesministerium des Inneren, für Bau und Heimat 2019).

- [5] BGH-Urteil vom 22.6.1978, Aktenzeichen III ZR 92/75.
- [6] Etwa wenn auf ausgewiesenem Bauland bzw. bebaubaren Grundstücken im unbeplanten Innenbereich die Bebaubarkeit eingeschränkt werden soll.
- [7] Wenn etwa Gewerbegebiete, Einkaufs- und Freizeiteinrichtungen in städtebaulich nicht integrierter Lage nicht (mehr) gewünscht sind.
- [8] Es ging in dem Prozess unter anderem um die Frage, ob Spenden des Bauunternehmers an die SPD im Kommunalwahlkampf 2014 und an den Sportverein Jahn Regensburg bei der Vergabe eines Bauprojekts an die Firma des Bauunternehmers eine Rolle gespielt haben.
- [9] Ausführlich zu den möglichen strafrechtlichen Folgen im Zusammenhang mit städtebaulichen Verträgen Burmeister (2003) und Grziwotz (2000).
- [10] Pressemitteilung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 24.11.2015.
- [11] Stand dieses Beitrags: September 2019.

Autor_innen

Daniel Mühlleitner ist ökologischer Ökonom und forscht schwerpunktmäßig zu Themen der nachhaltigen Siedlungsentwicklung.
 daniel.muehleitner@hswt.de

Literatur

- Australian Government (2016): Using Value Capture to Help Deliver Major Land Transport Infrastructure: Roles for the Australian Government. Department of Infrastructure and Regional Development. Discussion Paper, November 2016. Canberra: Australian Government Publications.
- Bernoulli, Hans (1991 [1949]): Die Stadt und ihr Boden. Basel u. a.: Birkhäuser Verlag.
- Bundesministerium des Inneren, für Bau und Heimat (2019): Baulandkommission legt Ergebnisse vor. Pressemitteilung vom 2.7.2019.
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (2014): Flächenverbrauch – Worum geht es? <https://www.bmu.de/themen/nachhaltigkeit-internationales/nachhaltige-entwicklung/strategie-und-umsetzung/reduzierung-des-flaechenverbrauchs/> (letzter Zugriff am 19.7.2019).
- Bundesverfassungsgericht (2018): Pressemitteilung Nr. 21/2018 vom 10.4.2018.
- Burmeister, Thomas (2003): Strafrechtliche Risiken städtebaulicher Verträge. In: BauR, Zeitschrift für das gesamte öffentliche und private Baurecht 34/8, 1129-1143.
- Damm, Christoph (2019): Wie Ulm dafür sorgt, dass Spekulanten bei Grundstücken und Bauflächen seit mehr als 100 Jahren keine Chance mehr haben. <https://www.businessinsider.de/wie-ulm-dafuer-sorgt-dass-spekulanten-bei-grundstuecken-und-bauflaechen-seit-ueber-100-jahren-keine-chance-haben-2019-1> (letzter Zugriff am 19.09.2019).
- Gibbons, Stephen / Machin, Stephen (2005): Valuing rail access using transport innovations. In: Journal of Urban Economics 57/1, 148-169.
- Groth, Klaus-Martin (2018): Grundsteuerreform und soziales Mietrecht, Berlin. http://www.grundsteuerreform.net/wp-content/uploads/2018/09/180827_GGSC.pdf (letzter Zugriff am 27.9.2019).
- Grziwotz, Herbert (2000): Zur Strafbarkeit von Amtsträgern beim Abschluß städtebaulicher Verträge. In: BauR, Zeitschrift für das gesamte öffentliche und private Baurecht 31/10, 1437-1441.
- Jakubowski, Peter / Dosch, Fabian / Bergmann, Eckhard (2007): Zur theoretischen Konzeption einer Flächenkreislaufwirtschaft. In: Zeitschrift für Umweltpolitik und Umweltrecht 30/3, 325-350.

- Kriese, Ulrich (2019): Die Bodenrenten den Gemeinden – Aufruf „Grundsteuer_zeitgemäß!“. In: Brigitta Gerber / Ulrich Kriese (Hg.), Boden behalten – Stadt gestalten. Zürich: rüffner & rub, 401-415.
- Landgericht Regensburg (2019): Pressemitteilung 7/2019 vom 04.7.2019.
- Löhr, Dirk (2011): Reform der Grundsteuer – Zu einem blinden Fleck in der Stellungnahme des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesministerium der Finanzen. In: Wirtschaftsdienst 91/5, 333-338.
- Löhr, Dirk (2018): Bodenwertsteuer: Das Mittel der Wahl. In: BDVI-Forum 44/1, 9-17.
- Marshall, Alfred (1947): Principles of Economics. London: Macmillan, 794-804.
- National Bank of Canada (2014): Land Value Capture as a Source of Funding of Public Transport in Greater Montreal. Montréal: National Bank of Canada.
- Renner, Anton (2018): Decker kauft ehemaliges Meindl-Gelände. In: Merkur vom 1.8.2018.
- Riley, Don (2006): Foreword. In: Fred Harrison, Wheels of Fortune. London: The Institute of Economic Affairs, 11-15.
- Royal Institute of Chartered Surveyors Policy Unit (2002): Land Value and Public Transit. London: Office of the Deputy Prime Minister.
- Salon, Deborah (2014): Location Value Capture Opportunities for Urban Public Transport Finance. White paper prepared for the Transit Leadership Summit, May, London: Regional Plan Association/Volvo Research & Educational Foundations.
- Schiller, René (2003): Vom Rittergut zum Großgrundbesitz. Berlin: De Gruyter.
- Smith, Jeffery / Gihring, Thomas / Litman, Todd (2017): Financing Transit Systems Through Value Capture: An Annotated Bibliography. Victoria: Victoria Transport Policy Institute.
- Tempel, Florian (2018): Robert Decker kauft Meindl-Areal. In: Süddeutsche Zeitung vom 2.8.2018.
- Tideman, Nicolaus (1993): Integrating Rent and Demand Revelation in the Evaluation and Financing of Services. In: Hiroshi Ohta / Jacques-Francois Thisse (Hg.), Does Economic Space Matter? London: Palgrave Macmillan, 133-150.
- Umweltbundesamt (2003): Reduzierung der Flächeninanspruchnahme durch Siedlung und Verkehr. Materialband, Texte 90/3. Berlin: Umweltbundesamt.
- Umweltbundesamt (2017): Flächenrecycling und Innenentwicklung, <https://www.umweltbundesamt.de/themen/boden-landwirtschaft/flaechensparen-boeden-landschaften-erhalten/flaechenrecycling-innenentwicklung#textpart-1> (letzter Zugriff am 28.3.2019).
- Vickrey, William Spencer (1999): Simplification, progression, and a level playing field. New York: Columbia University.
- Walters, Lawrence (2013): Land Value Capture in Policy and Practice. Annual World Bank conference on Land and Poverty. Washington DC: World Bank.
- Waltersbacher, Matthias (2017): Bauland als Engpassfaktor für mehr bezahlbaren Wohnraum – Analyse der Baulandpreise aus den Kaufpreissammlungen der Gutachterausschüsse. Bonn: Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung.

